

自転車ネットワークの今後の方向性

道路局
自転車活用推進本部事務局

令和7年2月10日

- **1 自転車を取り巻く社会情勢等** 2ページ
 - ✓ 第2次自転車活用推進計画の振り返り
 - ✓ 自転車を取り巻く社会情勢
 - ◆ 次期自転車活用推進計画の方向性(骨子案)、検討の進め方(案)

- **2 自転車ネットワークに係るこれまでの取組と今後の方向性** 7ページ
 - ✓ 自転車ネットワークの計画と整備の流れ
 - ✓ 自転車ネットワークに係るこれまでの取組と今後の方向性(案)

- **3 自転車の活用推進に向けた自転車ネットワークの取組の考え方** 14ページ
 - ✓ 自転車ネットワークの今後の方向性と取組の考え方(案)

1. 自転車を取り巻く社会情勢等

- 第2次自転車活用推進計画(令和3年5月28日閣議決定)を踏まえ、官民一体で自転車の活用を総合的かつ計画的に推進
- 車道混在による自転車通行空間の整備やシェアサイクルの導入、サイクリストレーンの導入等の取組が進む一方で、通行空間をふさぐ停車車両、日常的な自転車利用の促進、サイクリング環境の整備等の課題が残存

目標1 自転車交通の役割拡大による都市環境の形成

- **都市部を中心に車道混在等の通行空間整備**が進み「自転車は車道通行が原則」の認識が向上
- **シェアサイクルの導入**が全国的に拡大
- 生活道路における**ゾーン30プラス等の交通安全対策**が展開

【当面の課題】

- **車道混在の整備形態**が多く、また、**路上駐停車車両**が通行空間をふさいでしまう等、**通行空間の安全性・快適性向上が課題**

区画	整備延長 (km)
R2	約3,500
R5	約7,500

(国土交通省調べ)

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- **自転車通勤の優良企業の認定**等取組が推進
- **タンDEM自転車の公道走行**が全国で認められ多様な自転車の活用が推進

【当面の課題】

- **自転車分担率はわずかに減少**しており、**日常的な自転車利用の促進が課題**

年度	分担率 (%)
H27	15.2%
R3	13.8%

(出典：全国都市交通特性調査)

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- **ナショナルサイクルルートやモデルルート**の整備が進展
- **サイクリストレーン・サイクルバスの導入**に向けた取組が推進

【当面の課題】

- アフターコロナで回復するインバウンド等の観光需要を地方部に浸透させるため、**サイクリング環境の整備が課題**

区画	モデルルートの数
R1	50
R6.9	100

(国土交通省調べ)

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- **自転車関連事故の件数は長期的には減少傾向**
- 自転車乗用中の**ヘルメット着用努力義務化**、自転車の交通違反に対する**厳罰化や青切符の導入**等のための制度改正を実施
- **自転車損害賠償責任保険加入の義務付け**等を行う条例制定が拡大

【当面の課題】

- 全交通事故に占める**自転車関連事故の割合や自転車対歩行者の事故件数は近年増加**
- 依然として自転車乗用者の**交通ルール違反が課題**

モビリティ環境

- 自転車の多様化・高性能化、特定小型原動機付自転車等のモビリティの多様化、シェアリングサービスの利用拡大等に伴い、**自転車通行空間のニーズが拡大**
- バスの減便等が相次ぐ中、地域公共交通のリ・デザイン、**交通空白対策**が必要

(e-Bike)



(電動アシスト付き
四輪自転車)



出典：株式会社セゾ

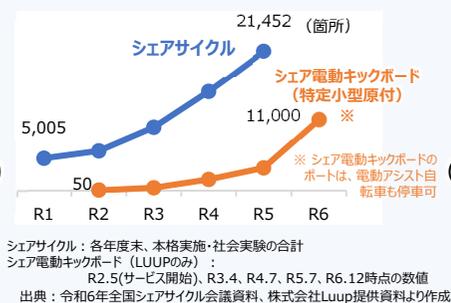
(電動キックボード)



(シェアサイクル)



(全国のポート数の推移)



(サイクル&バスライド)



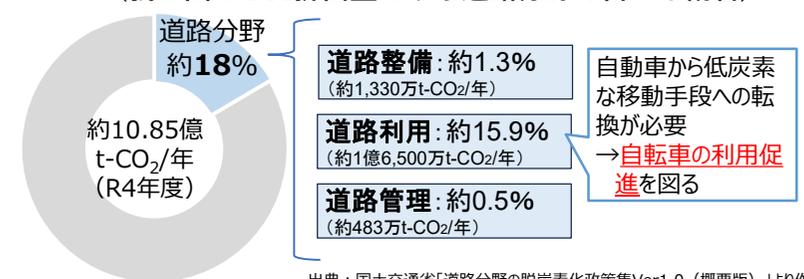
(サイクルトレイン)



カーボンニュートラル

- 2050年カーボンニュートラル実現は重要な課題
- 道路の脱炭素化の取組を推進するため、自動車から**自転車等の低炭素な交通手段への転換促進**が必要

(我が国のCO2排出量のうち道路分野の占める割合)



ツーリズム

- アフターコロナにおける**インバウンド需要等の急速な回復**に伴い、一部地域でオーバーツーリズムの課題が発生する一方、地方部の観光需要拡大は限定的
- アドベンチャーツーリズムの世界的な加速の中で、観光まちづくりとして、**サイクルツーリズムの取組とともに市場が拡大**

(オーバーツーリズム対策での
シェアサイクル活用)



鎌倉・
湘南エリア

出典：鎌倉市「令和4年度第1回鎌倉市スマートシティ官民研究会（R4.7）資料1」



出典：出雲市

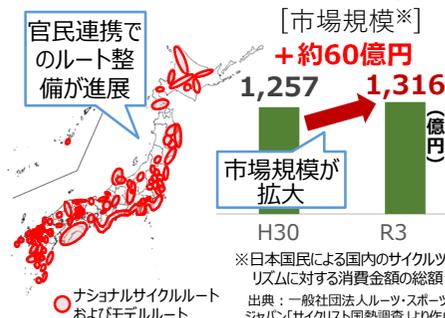
出雲大社
周辺

(アドベンチャーツーリズム)

自然、アクティビティ、文化体験の3要素のうち2つ以上で構成される旅行のことで、欧米を中心に約62兆円の市場規模



(サイクルツーリズムの進展)



自転車の交通安全

- 令和6年の道路交通法改正により、ながらスマホの禁止や飲酒運転に対する罰則の整備、**自転車等に対する青切符の適用等**を規定
- 自転車のヘルメット着用が令和5年4月より努力義務化

(ながらスマホの禁止や飲酒運転に対する罰則の整備)



出典：政府広報オンライン「2024年11月自転車の「ながらスマホ」が罰則強化」「酒気帯び運転」は新たに罰則対象に！」

次期計画の方向性(骨子案)

第2次自転車活用推進計画の振り返り

自転車を取り巻く社会情勢 等

次期計画の方向性(骨子案)

モビリティ環境

- 多様なモビリティとの共存
- 地域の足の確保

カーボンニュートラル

- 自転車の利用促進によるカーボンニュートラルへの貢献

ツーリズム

- サイクルツーリズムの推進

自転車の交通安全

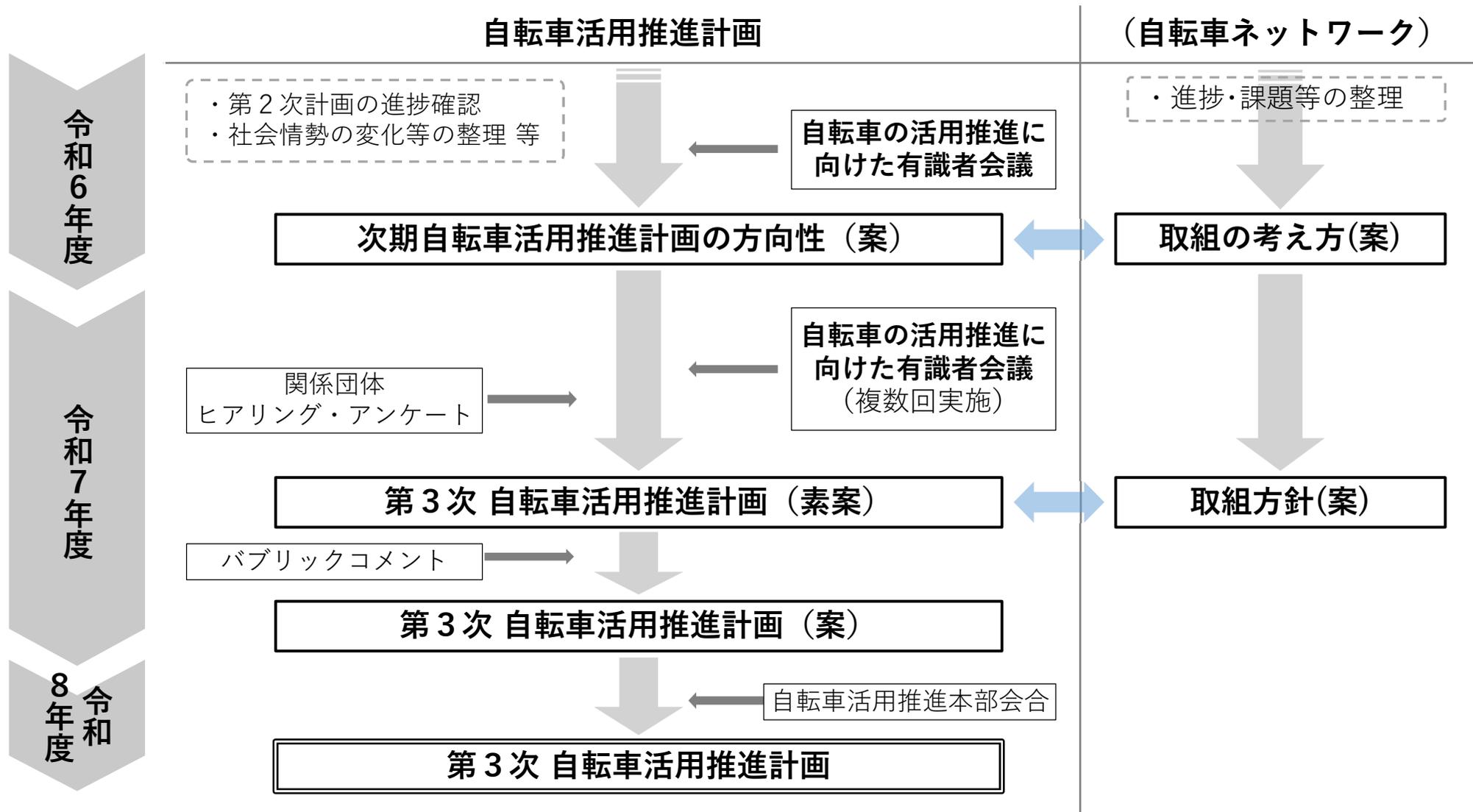
- 自転車利用時の交通安全の確保
- 自転車の交通ルールの周知徹底

自転車ネットワーク

- 自転車ネットワークの面的な整備
- 施策に応じた自転車ネットワーク
- ICT・データを活用した自転車ネットワークのマネジメント 等

次期計画に向けた検討の進め方(案)

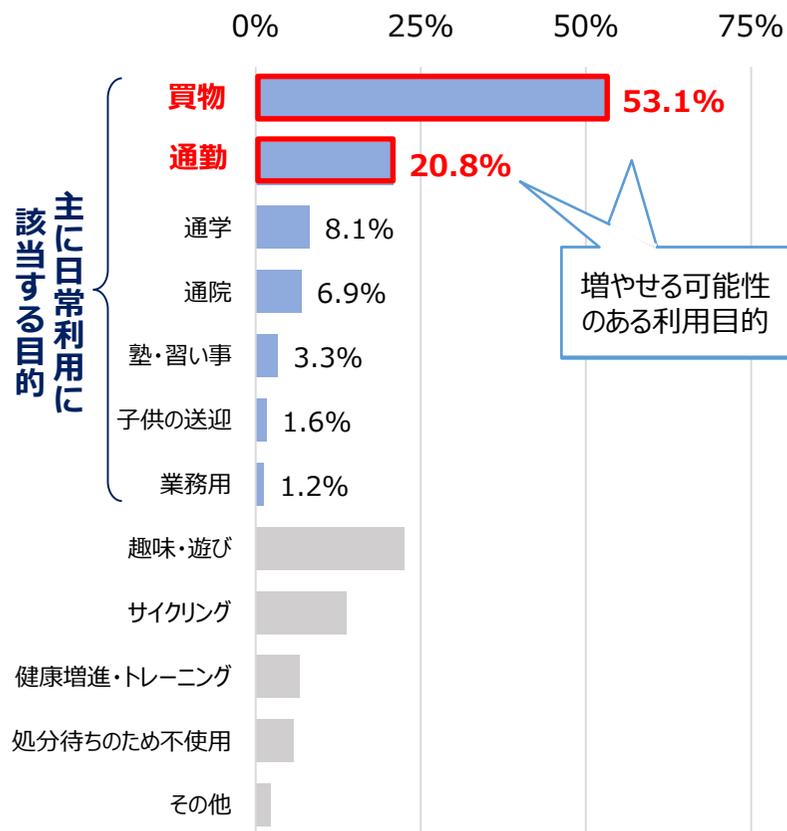
- 第2次自転車活用推進計画の計画期間は、令和3～7年度（5年間）
- 今後、自転車の活用推進に向けた有識者会議等において次期計画や自転車ネットワークについて検討予定



2. 自転車ネットワークに係る これまでの取組と今後の方向性

- 2050年カーボンニュートラルの実現等の社会情勢の変化を踏まえ、自転車の利用促進は一層重要
- 買物や通勤等の日常利用等、自転車の利用促進に向けては、安全で快適な自転車ネットワークの整備が重要

【自転車の利用目的】



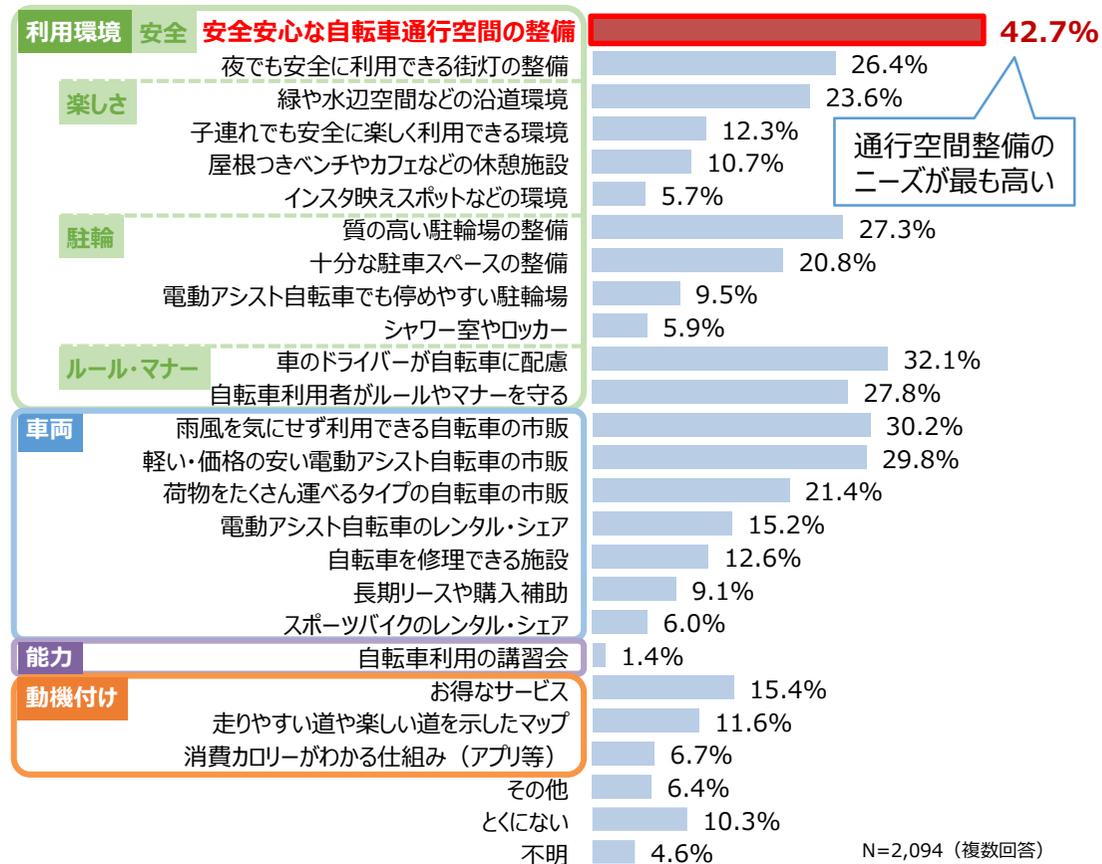
N=19,946 (複数回答)

全国20,000世帯を対象に、世帯を代表する18~79歳の方を対象

出典：一般財団法人自転車産業振興協会 2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書より作成

【自転車利用に求める環境ニーズ】

Q 普段あなたが外出をするとき、どのような環境が整えば自転車を利用してもよい、又は（すでに利用している人は）もっとたくさん利用してもよいと思いますか？



通行空間整備のニーズが最も高い

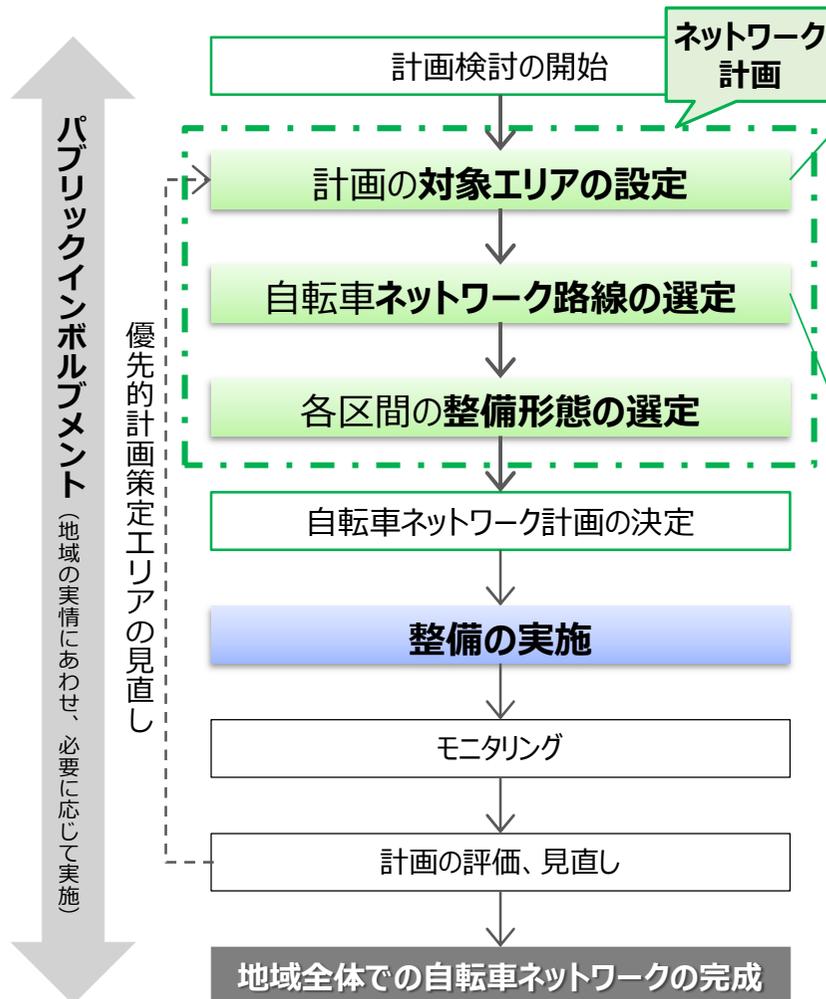
N=2,094 (複数回答)

都市規模や自転車分担率、自転車ネットワーク等、自転車に関する計画の策定状況を踏まえて選定した全国4都市（高崎市、福島市、袋井市、苅田町）を対象とした2,094サンプルを対象
出典：公益財団法人 自転車駐車場整備センター 自転車利用に関するアンケート調査（令和元年度）より作成

自転車ネットワークの計画と整備の流れ

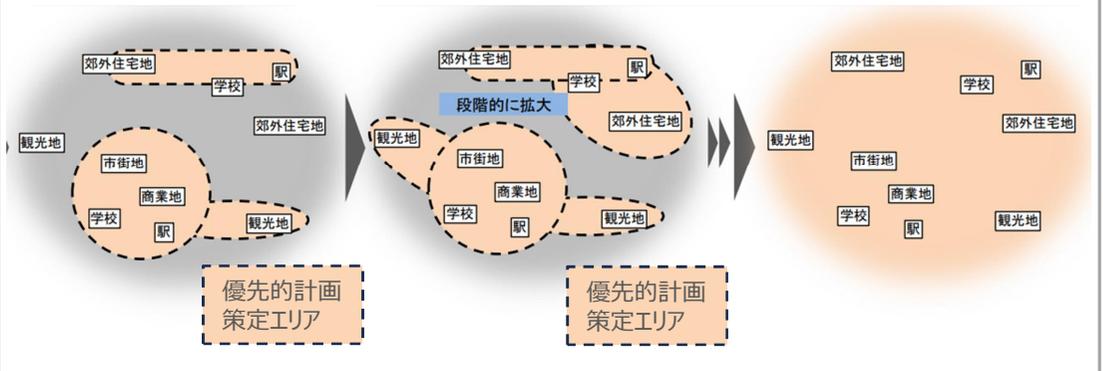
- 自転車ネットワーク計画では、対象エリア、ネットワーク路線、各区間の整備形態等を規定
- 計画の対象エリアは、自転車利用の広がりや基幹となるルートを支まえて段階的に拡大することとし、また、自転車ネットワーク路線は、目的地となる拠点や居住地を結ぶ路線等を施策に即して選定

【自転車ネットワークの計画と整備の流れ】



【計画の対象エリアの設定】

自転車ネットワーク計画の策定エリアは大まかな設定も可能
整備効果の早期発言のため、優先エリアを設けて段階的に拡大することも可能



【エリア内の自転車ネットワーク路線の選定】

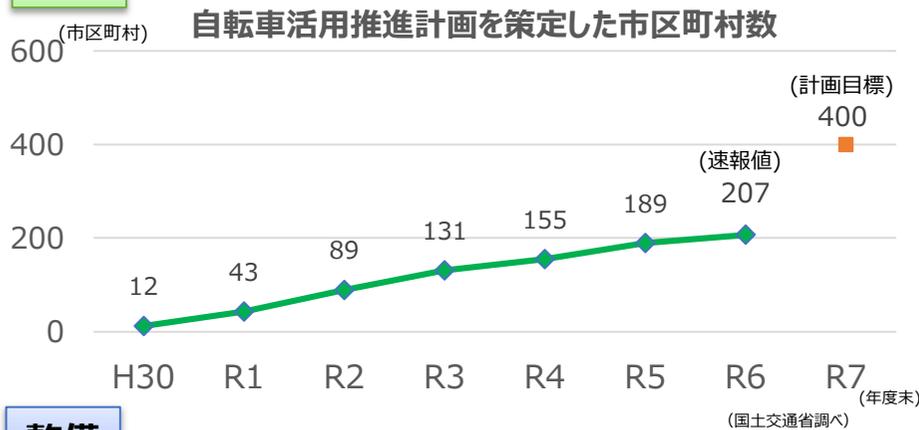
自転車ネットワーク路線は、施策に即した路線を適宜組み合わせて面的に選定。

自転車ネットワーク路線として選定する路線(例)

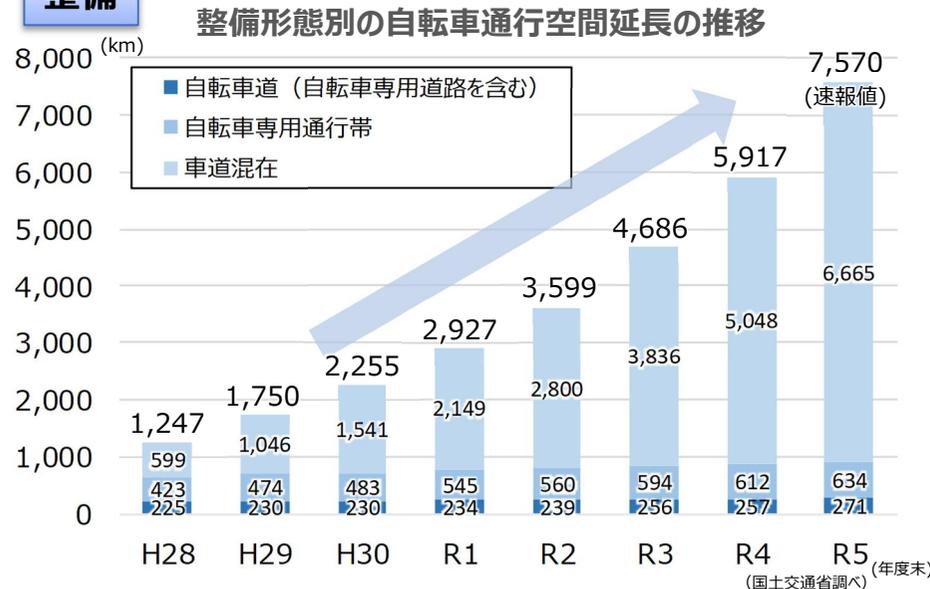
- ・公共交通施設、学校、大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ・自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線
- ・自転車通学路の対象路線
- ・自転車の利用増加が見込まれる路線 等

- 自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定市区町村数は、**207市区町村**(R7.3見込)で徐々に増加
- 自転車通行空間の整備延長は、**車道混在(矢羽根型路面表示等)が増えたことから、全体で7,570km**(R6.3速報値)と**7年間で6倍**となる一方、**自転車道や自転車専用通行帯の延長は微増**

計画 自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた



整備



車道混在(矢羽根型路面表示等)の効果

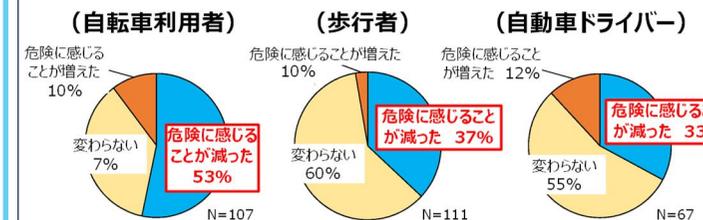
- ✓ 自転車と自動車が同一の通行空間を共用する車道混在区間では、**法定外の矢羽根型路面表示を設置し、自転車利用者と自動車ドライバー双方に、車道における自転車通行位置・方向を明示**



- ✓ 歩道・車道における交通事故の削減
- ✓ 道路利用者の安心感の向上

【事例】

国道6号(向島歩道橋～本所高校入口交差点)の矢羽根型路面表示設置区間における道路利用者の評価



出典：国土交通省東京国道事務所、警視庁交通部「国道6号向島～東向島において試行した自転車通行空間の整備による交通状況の変化等について（平成27年5月21日）」

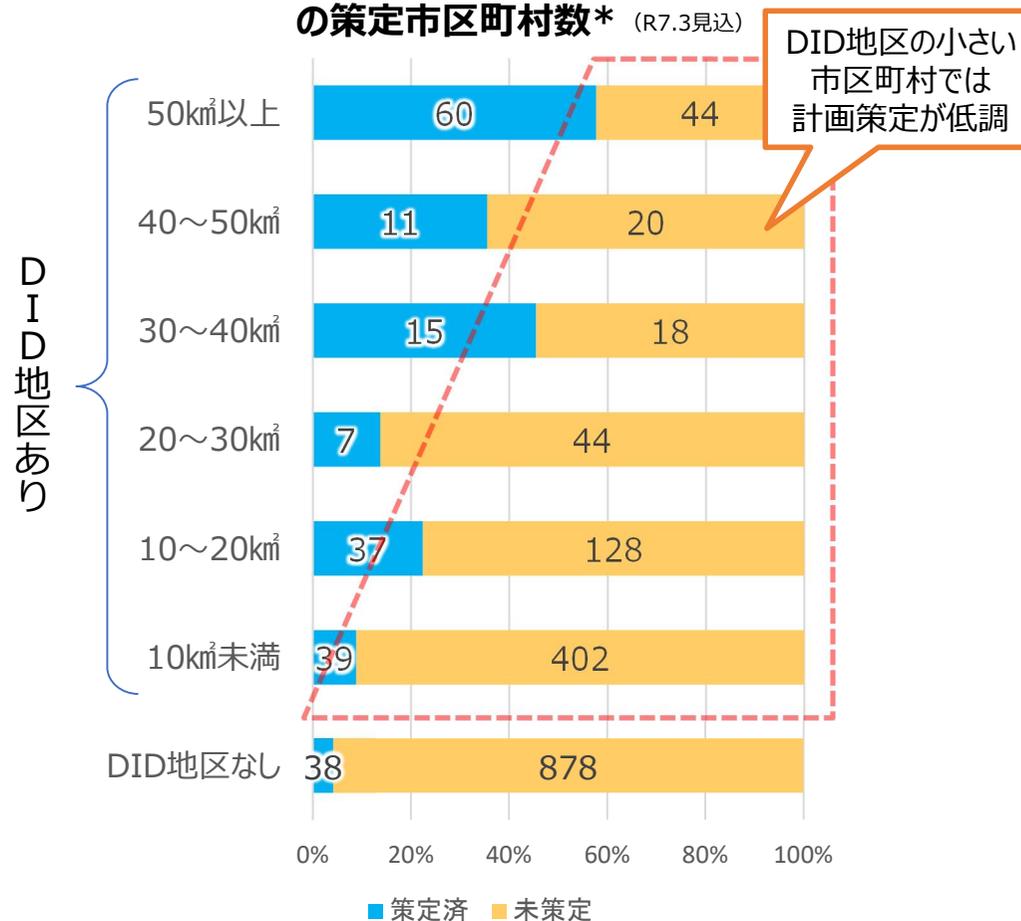
- 市区町村における自転車ネットワーク計画の策定状況は、都道府県により差異が大きい
- 計画の策定状況について、DID地区の面積が小さい小規模な自治体では計画の策定率が低調
(DID地区を有する市区町村の計画の策定率 2割に対し、DID地区が10km²未満の市区町村は 1割)

【都道府県別のネットワーク計画の策定市区町村数*】

(R7.3見込)

策定数	都道府県名
24	東京
15	大阪
13	茨城、長野
11	秋田
10	北海道
9	愛知、三重、兵庫
8	千葉、広島
7	福岡
6	福島、神奈川、静岡
5	愛媛、長崎
4	沖縄
3	埼玉、福井
2	岩手、宮城、山形、栃木、新潟、石川、滋賀、京都、島根、徳島、大分、宮崎
1	富山、和歌山、岡山、山口、香川、高知、佐賀、熊本、鹿児島
0	青森、群馬、山梨、岐阜、奈良、鳥取

DID地区面積別のネットワーク計画の策定市区町村数* (R7.3見込)



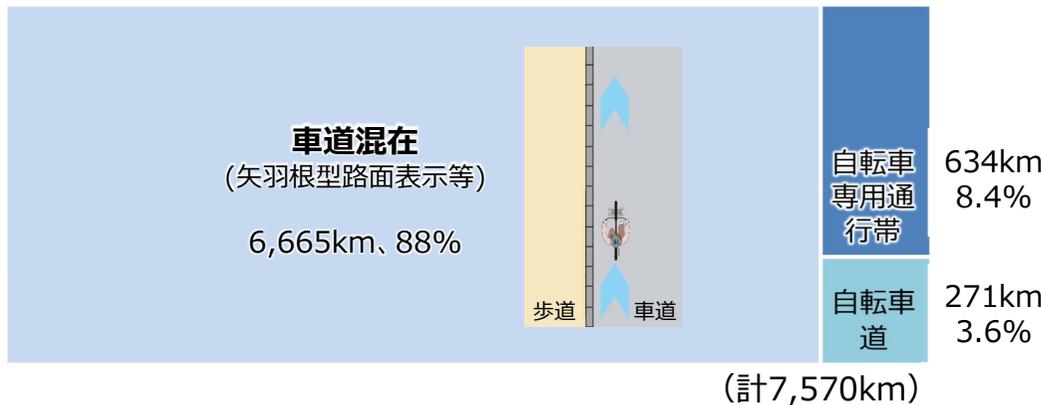
DID地区：H27国勢調査ベース

* 自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画を策定した市区町村数

自転車ネットワークの整備状況

- 「自転車道」「自転車専用通行帯」「矢羽根型路面表示等による車道混在」の3つの整備形態を合わせた自転車通行空間の整備延長は7,570km(R6.3速報値)。そのうち市区町村管理の道路は全体の5割弱(政令市を含む)
- 車道混在による整備形態に対し、空間再配分等を伴う自転車道や自転車専用通行帯の延長は微増

整備形態別の自転車通行空間 (R6.3速報値)



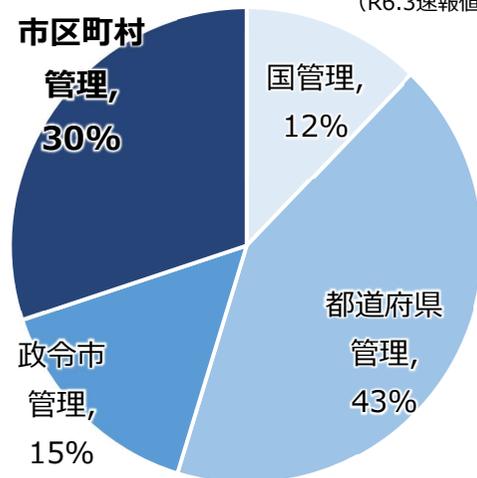
【整備形態選定の考え方】

(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(R6.6、国土省・警察庁))

	A 自動車の速度が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度*1が低く、交通量が少ない道路
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
目安*2	自動車の速度が50km/h超	A、C以外	自動車の速度が40km/h以下、かつ自動車の交通量が4000台/日以下

*1 原則として規制速度を用いるが必要に応じて実勢速度を用いる
*2 目安であり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討

自転車通行空間の管理者別の延長割合 (R6.3速報値)

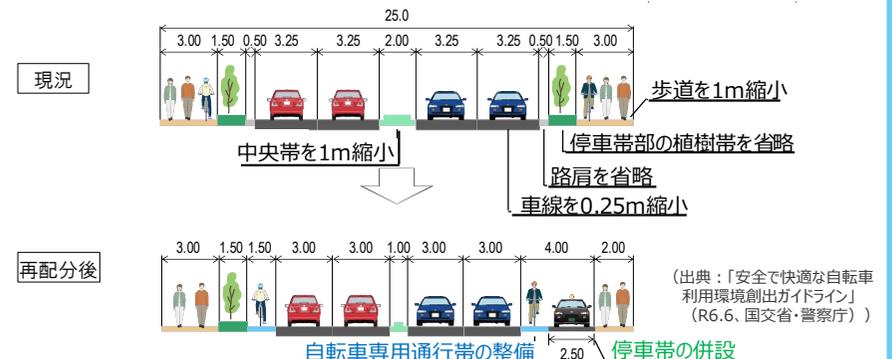


整備形態別の平均年間整備延長 (H28～R5)



【既設道路における空間再配分による自転車道等の整備】

- ✓ 限られた道路空間において、現地状況に応じた柔軟な道路空間再配分により、自転車道や自転車専用通行帯を整備



自転車ネットワークのこれまでの取組と今後の方向性 (案)

- 従前、自転車の歩道通行が常態化していたが、平成19年に自転車の車道原則が示されたことを踏まえ車道走行を基本とした自転車通行空間の整備等を進め、矢羽根型路面表示の整備が進展したことにより自転車の通行位置の認知が向上
- 今後、社会課題やニーズを踏まえ、自転車の活用推進に向けて施策に応じた自転車ネットワークを整備

自転車の更なる活用推進を支えるネットワークへ

		H19以前	H19 (2007)	H28 (2016)	ルール周知等	R6 (2024)	更なる活用推進のインフラ
交通安全等			<ul style="list-style-type: none"> ・H19 道交法改正 ⇒ 歩道通行要件の明確化 ・H19 自転車安全利用五則 ⇒ 自転車は車道が原則 ・H22～ 事故ゼロプラン ・H25～ 通学路交通安全プログラム 	<ul style="list-style-type: none"> ・H28 自転車活用推進法 ⇒ 自転車活用を総合的・計画的に推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・R3～ ゾーン30パス 	<ul style="list-style-type: none"> ・R6 道交法改正 ⇒ 交通ルールの整備 	<p>自転車ネットワーク (イメージ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ネットワーク計画の更なる策定 ● 各種施策と連携したネットワーク計画 ● 自転車ネットワークの更なる整備 (ネットワークをつなぐ・広げる) <ul style="list-style-type: none"> → 矢羽根等を引き続き整備 → 自転車道等の整備を加速 → 暫定形態の積極活用 → まちづくりとの連携、公共交通との接続 ● 自転車ネットワークの安全確保 <ul style="list-style-type: none"> → 自転車専用通行帯の停車対策 等
	自転車ネットワーク	<p>交通安全等</p> <p>自転車の歩道通行が常態化</p>	<p>交通安全等</p> <p>自転車の歩道通行が常態化</p>	<p>交通安全等</p> <p>自転車の歩道通行が常態化</p>	<p>交通安全等</p> <p>自転車の歩道通行が常態化</p>	<p>交通安全等</p> <p>自転車の歩道通行が常態化</p>	
自転車ネットワーク	計画	ネットワーク計画は一部自治体のみ	<ul style="list-style-type: none"> ・H24 ガイドライン ⇒ ネットワーク計画を規定 	<ul style="list-style-type: none"> ・H28 自転車活用推進法 ⇒ 計画策定の努力義務化 		<ul style="list-style-type: none"> ネットワーク計画* 0 (H28) ↓ 207 (R5) (速報値) 	<p>交通安全等</p> <p>自転車の歩道通行が常態化</p>
	整備	街中の自転車通行空間は自転車歩行者道または車道が主体	<ul style="list-style-type: none"> ・H19～ ⇒ モデル地区の通行空間整備 ・H24 ガイドライン ⇒ 設計方法を規定 	<ul style="list-style-type: none"> ・R1 道路構造令改正 ⇒ 自転車通行帯を規定 ・H28 ガイドライン ⇒ 矢羽根の標準化 	<ul style="list-style-type: none"> ・R6 ガイドライン ⇒ 空間再配分・駐停車対策等の解説充実 	<p>交通安全等</p> <p>自転車の歩道通行が常態化</p>	

* 自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画を策定した市区町村数

3. 自転車の活用推進に向けた 自転車ネットワークの取組の考え方

自転車の更なる活用推進を支えるネットワークへ

【今後の方向性】

【取組の考え方】

自転車ネットワーク	計画	<ul style="list-style-type: none"> ● ネットワーク計画の更なる策定 → ネットワーク計画の策定を加速 ● 各種施策と連携したネットワーク計画 → 各種施策と自転車施策の連携強化 → まちづくりとの連携、公共交通との接続 	<ul style="list-style-type: none"> ● ネットワーク計画に係る国と自治体の連携強化 ● ネットワーク計画の検討項目の見直し ● 施策に応じた自転車ネットワークや整備形態の検討
	整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワークの更なる整備(ネットワークをつなぐ・広げる) → (矢羽根等を引き続き整備) → 自転車道等の整備を加速 → 暫定形態の積極活用 → まちづくりとの連携、公共交通との接続 ● 自転車ネットワークの安全確保 → 自転車専用通行帯の停車対策 等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路空間再配分に加えて、道路空間の有効活用に関する簡易的な整備手法を適用 ● 他事業との相互連携により、他事業の機会を確実にとらえた自転車ネットワークの整備 ● 警察と連携を図り、また、荷捌き等の停車需要に配慮しつつ、自転車専用通行帯上への停車を抑制する環境を整備
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体の自転車施策の機運醸成 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の効用の可視化 ● 自治体の取組進捗・優良事例の情報発信



自転車等の低炭素交通システム



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点(モビリティ・ハブ)

(出典：社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 提言：道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(R2.6))

【取組の考え方】ネットワーク計画に係る国と自治体の連携強化

(参考：11ページ)

- 自転車ネットワーク計画の策定について、これまでも自転車利用や事故の多い自治体をリストアップして国から働きかけを実施
- 今後、都道府県単位の調整会議等を設置し、国と都道府県・市区町村が連携して自転車ネットワーク計画の策定に取り組み、市街部を中心に自転車ネットワーク計画策定の働きかけや取組の支援等を実施

【これまでの国から自治体への計画策定の働きかけ】

- ✓ 有識者委員会の提言*を踏まえ、**DID地区を有し**、かつ、
(自転車事故の多さ)
 - ・自転車事故件数
 - ・人口あたりの自転車関連事故件数
- (自転車利用の多さ)
 - ・通勤通学利用人口
 - ・自転車分担率

のいずれかが**上位3割である市区町村**をリストアップし、該当自治体に対して**計画策定を働きかけ**

国土交通省
(地方整備局等)

計画策定を
働きかけ

該当する
市区町村

- ✓ 一方、都道府県が自ら管内市区町村に対して、計画策定の働きかけや相互の情報共有等を行う事例あり

* 「「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言」
(H28.3、安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会)

【取組の方向性(案)】

自転車ネットワーク計画の策定が進むよう、**国と都道府県・市区町村が連携し**、相互調整や計画策定の働きかけ、取組への支援等を実施

○ 都道府県単位の調整会議等*の設置 (国も参画)

- ・ネットワーク選定等における道路管理者間の相互調整
- ・計画策定の働きかけ・支援
- ・自転車に関する取組について相互に情報共有・協力
- ・広域連携の促進

* 複数自治体によるサイクルツーリズムに関する協議会等も併せて活用

○ 国から自治体への取組の支援

- ・相談窓口
- ・研修
- ・ガイドラインの提供
- ・事例集の提供【新規】
- ・支援メニュー集【新規】 等



自転車に関する調整会議

【取組の考え方】ネットワーク計画の項目の見直し

- 自転車ネットワーク計画の検討項目のうち、現地状況に応じた整備の可能性や整備優先度、整備スケジュール等、整備に関する項目はステップを切り分ける等、計画の検討項目の見直しを検討

【現状】

(「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(R6.6、国土省・警察庁))

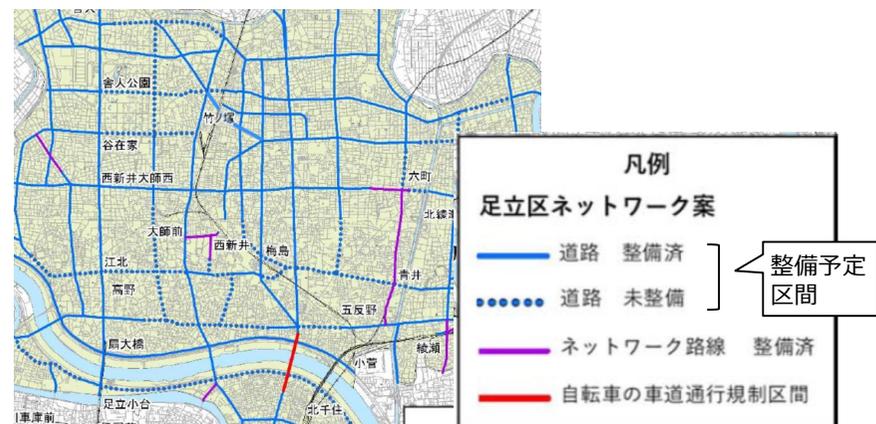
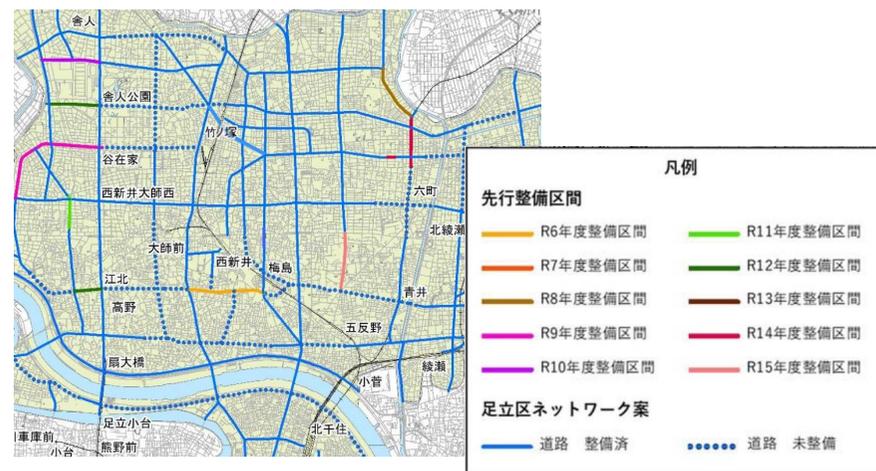
自転車ネットワーク計画の検討項目

	検討項目	必須	任意
↑ ステップ1	対象エリアの設定	基本方針、計画目標の確認	●
		計画対象エリアの設定	●
		優先的計画策定エリアの設定	○
↓	ネットワーク路線の設定	地域の施設立地等の整理	●
		道路状況、交通量等の整理	●
		路線の選定	●
↓	整備形態の選定	整備形態(完成形態)の選定	●
		整備の可能性の検討	●
		暫定形態の検討	○
		代替路の検討	○
		個別路線の詳細な構造等の検討	○
↓	ネットワーク計画の決定	整備優先度の検討	●
		整備スケジュールの検討	●

【取組の方向性(案)】

計画の項目のうち整備に関する内容は、ステップを切り分けることとし、計画策定を促進

自転車ネットワーク計画の見直し(イメージ)



(出典：「足立区自転車活用推進計画」(R6.7、足立区))

【取組の考え方】施策に応じた自転車ネットワークの検討

- 国内や海外の先進事例等を参考に、カーボンニュートラルの実現等の施策に応じた自転車ネットワークの考え方、人流ビッグデータの活用による自転車ネットワークのマネジメント等について検討。

【海外の自転車ネットワークの考え方(例)】

「Guide for designating cycle route networks」
(2024.9. UNECE(国際連合欧州経済委員会))

【ネットワーク指定の手順】

1 検討の開始(非公式)

- **ネットワークのルールを設定**
 - ・ネットワークの密度、ルートの特性等

2 サービスレベル・接続ポイント等の検討

- **接続する目的地やポイントの設定**
 - ・通勤者向けのルート
 - ・レジャーや観光客向けのルート等

3 利用可能なルートの検討

- **サービスレベルの設定**
 - ・ユーザー分類や自転車交通量を踏まえ、3つのサービスレベルに分類
 - ① basic cycle route
 - ② main cycle route
 - ③ cycle highway

4 整備形態等の検討

5 ネットワークの決定

- **目的地やポイントに接続する道路等の検討**
 - ・自動車の交通量や速度等を把握
 - ・道路のほか、川や廃線跡等も対象

参考

【施策に応じた自転車ネットワークの考え方の検討(イメージ)】

ネットワークの**階層・ルール**を設定 (市街部/郊外部/自治体間、ネットワークの密度等)

施策に応じた自転車の利用形態等を想定 (通勤・通学、生活、レジャー等) し、
利用形態に合わせた**目的地・地区**をリストアップ

目的地・地区を接続する**ルート**を検討

(自転車の利用形態に応じたルートの検討イメージ)

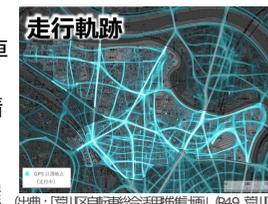
施策目的	ネットワークの選定		公共交通との接続	連携施策
	目的地等(ノード)	ルート(リンク)		
例) ・カーボンニュートラル ・健康増進 ↓ 自転車の利用促進	通勤・通学	住宅地 駅・バス停 業務地	移動の速達性を優先 自転車交通量、道路交通等を考慮	鉄道・バス等と接続 公共交通に乗り換えの場合あり(自転車の端末利用)
生活(買物等)	住宅地 駅・バス停 商業地 公共施設等	沿線の魅力を優先 自転車交通量、道路交通等を考慮	鉄道・バス等と接続	交通安全対策 - モビリティハブ - MaaS 等
レジャー等	住宅地 公園 文化・スポーツ施設 駅・バス停等		自転車を出発地まで、または公共交通を利用	交通安全対策 - ゾーン30プラス - 通学路対策 等 子育て施策 等

駅 (買物のためのルート検討イメージ)



人流ビッグデータで把握した自転車の利用実態を計画に反映

- ✓ スマートフォン等のデータから、自転車利用者の属性情報と併せて位置情報(→交通量、速度、走行軌跡等; 路線単位)を把握



【取組の考え方】限られた道路空間を有効活用する手法の展開①

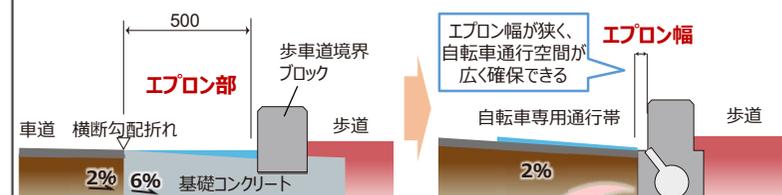
- 限られた道路空間を有効活用して自転車通行空間を整備するため、空間再配分に加えて簡易な整備手法等を検討
- 例えば、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するためのグレーチング蓋の格子形状等の工夫、エプロン幅が狭い街渠への置き換え等の工夫により空間を確保した事例をとりまとめ、同様の取組を推進

側溝や街渠、グレーチング蓋等の工夫による自転車通行空間の確保

【現状】

- ✓ 自転車通行空間の幅員は、道路構造令において
 - ・自転車道：2m以上（やむを得ない場合1.5mまで縮小可）
 - ・自転車専用通行帯：1.5m以上（同、1mまで縮小可）
 とされており、これら幅員の空間を生み出すことが必要
- ✓ ガイドラインでは、空間再配分による手法のほか、
 - ・**エプロン幅が狭く**自転車通行空間を広く確保できるものへの置き換え
 - ・自転車のタイヤのはまり込みを抑制するため**グレーチング蓋の格子の形状等を工夫**したものへの置き換え
 等についても望ましい手法として規定しており、これにより**従前のエプロン部やグレーチング蓋の上を自転車通行空間として活用可能**

エプロン幅が狭い街渠による工夫例



グレーチング蓋の格子の形状等の工夫例



【取組の方向性(案)】

限られた道路空間を有効活用して自転車通行空間を生み出す手法として、**側溝や街渠、グレーチング蓋の工夫等、簡易な手法により空間を創出し、自転車通行空間を整備した事例を整理し、同様の取組を推進**

【取組の考え方】限られた道路空間を有効活用する手法の展開②

- 歩行者の交通量や自転車道の幅員等に鑑み、十分な幅員を有している市街部の歩道において、**自転車と歩行者の通行空間を縁石や柵等で物理的に分離**することによる**自転車道の整備**を検討

十分に幅員の広い歩道の物理分離による自転車道の整備

【現状】

- ✓ 歩道において**普通自転車歩道通行可規制(自歩可規制)**が行われている場合、普通自転車(以下、「自転車」)は当該歩道を通行でき、**自転車と歩行者が通行空間を共有**
- ✓ 警察では、自転車及び歩行者の安全な通行を確保するため、自歩可規制の見直しを推進
 その中で、**幅員が十分に確保され、歩行者の通行に特に支障が認められない区間については、歩道における自転車と歩行者の双方の安全かつ円滑な通行を確保するため、歩道内に普通自転車の歩道通行部分の指定を検討**
 ⇒ **自転車と歩行者は引き続き通行空間を共有**

【取組の方向性(案)】

十分な幅員を有する歩道の物理分離による「自転車道」の整備を検討

【自転車等の通行ルール】

	自歩可規制の行われている歩道		
	(分離なし)	視覚的に分離	普通自転車通行指定部分あり
			
自転車	歩道中央から車道寄りを徐行		指定部分を徐行 歩行者がない時は、歩道の状況に応じて通行
歩行者	歩道内を通行		指定部分をできるだけ避けて通行するよう努める

自転車道と歩道に物理的に分離



自転車道を通行
(徐行は不要)

歩道内を通行

歩道と自転車通行空間を物理的に分離した例



柵により分離



縁石等により分離

【取組の考え方】自転車ネットワーク整備と他事業の連携の確保

- 他事業の機会をとらえた自転車ネットワークの確実な整備のため、他事業のプロセス等を解説する手引き等において各段階での自転車ネットワーク整備との連携内容を明記する等により、他事業との相互連携を確保

【現状】

(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(R6.6、国土交通省・警察庁))

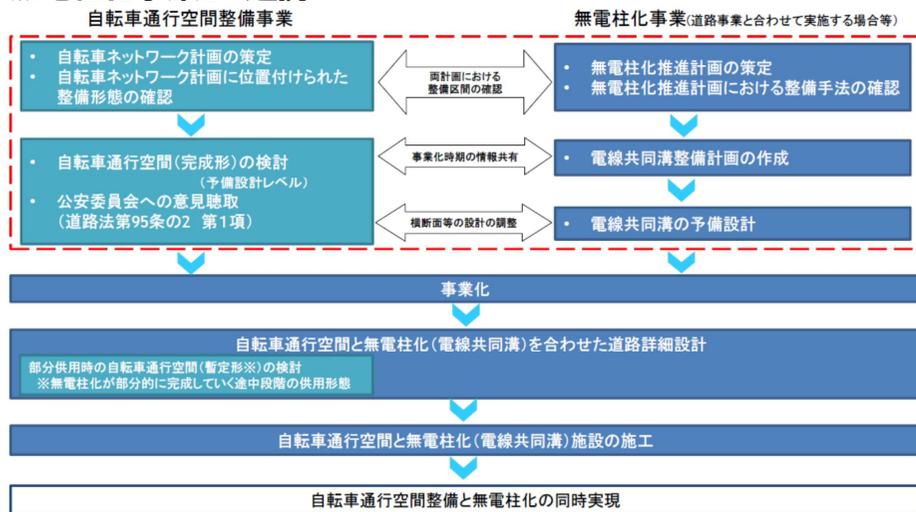
- ネットワーク計画の策定において
(整備の可能性の検討)

無電柱化や地下鉄工事、道路排水設備や植栽の更新など歩車道境界の一時撤去と再構築を伴う工事を行う際は、機会を逃さず、断面構成の見直しを検討することが必要

- (整備優先度の検討)

無電柱化やバリアフリー化、道路の拡幅、地下鉄工事など道路空間の再編を伴う他の事業とは、スケジュールを互いに調整した上で同時整備を行うことを検討することも必要

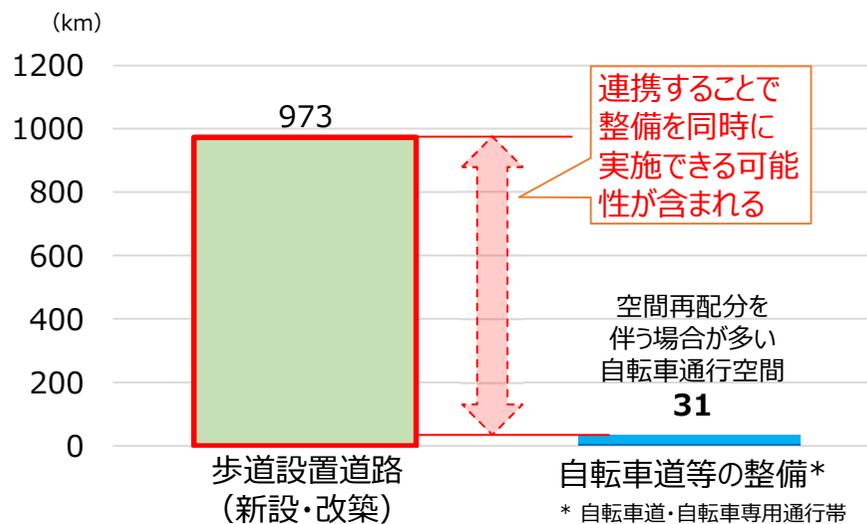
- 無電柱化事業との連携



無電柱化、歩道拡幅事業と連携した自転車専用通行帯の整備

歩道整備、無電柱化事業と連携した自転車道の整備

【歩道と自転車通行空間の整備延長 (5年平均)】



【取組の方向性(案)】

計画～整備の各段階において相互連携を強化することにより、他事業の機会をとらえた自転車通行空間の整備を推進

※一般道の道路延長：国土交通省調べ (道路統計年報2018～2023より抽出)
※自転車通行空間延長：国土交通省調べ (自転車通行空間整備延長調べ)

【取組の考え方】自転車専用通行帯の路上停車対策(ゴム製ポール等の設置)

(参考：16ページ)

- 停車需要の多い路線等の自転車専用通行帯では、**通行帯上に停車車両が発生し、自転車はこれら車両を避けて第二通行帯を通行することとなり、自転車通行の安全性が低下**
- 自転車専用通行帯上への車両の停車を抑制するため、**ゴム製ポール等を設置する等、簡易な分離の実施を検討**
なお、ポール等の設置を検討する際には、沿道環境等を踏まえた荷捌き等の停車需要に配慮

【現状】

(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(R6.6、国交省・警察庁))

✓ ガイドラインでは、自転車専用通行帯における自転車通行の安全性向上のため

○「自転車専用通行帯の路上駐停車対策」について、

・**原則として駐車禁止規制を実施**

周辺の交通実態・沿道状況等を踏まえ駐停車禁止の実施を検討

・**通行帯をふさぐ違法駐車取締りを積極的に推進**

○「自転車専用通行帯への自動車等の進入を抑制」するため

・**規制標示「車両通行帯(109)」に、自転車の通行に危険がない程度の凹凸の設置**

等の対策方法について規定



自転車専用通行帯上の停車車両の発生



自転車専用通行帯上の停車車両を避けて通行する自転車

自転車専用通行帯にゴム製ポールを設置した例



自転車専用通行帯の整備区間ゴム製ポールと貨物車専用駐車枠を設置



自転車専用通行帯にゴム製ポールを設置



簡易分離構造物を設置(バルセロナ)

【取組の方向性(案)】

停車需要の多い路線の自転車専用通行帯では、**通行帯上の停車を抑制するため、自転車専用通行帯と車線の間にゴム製ポール等を設置して簡易な分離を検討**
検討時には、沿道環境等を踏まえた荷捌き等の停車需要に配慮

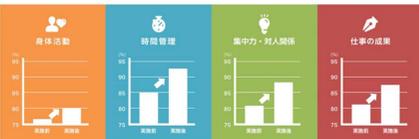
【取組の考え方】自治体における自転車施策に対する機運醸成

(参考：17ページ)

- 自治体の積極的な取組を促すため、自転車利用による効用を見える化して広く発信
- 自治体相互に取組状況を確認できるよう、各自治体の取組状況の情報発信や優良事例を表彰することを検討

自転車利用による効用の見える化

【現状】

- ✓ **自転車活用推進法**では、自転車の活用の推進は、
 - ・CO₂、PM等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しない
 - ・騒音及び振動を発生しない
 - ・災害時において機動的である
 という基本的認識を提示
 

労働生産性の変化 (3ヶ月間の自転車通勤前後の比較)

自転車通勤による労働生産性の変化 (n=20)
【出典：株式会社シマノ、株式会社フジクラ】
- ✓ 自転車活用推進法に基づき、オールジャパンで自転車活用に取り組む「**GOOD CYCLE JAPAN**」では、自転車をQOLに寄与するモビリティと捉え、
 - ・**環境**：渋滞のない円滑な道路交通
低炭素化によって環境にやさしい都市環境
 - ・**健康**：心身の健全な発達、生きがいのある豊かな生活の実現、健康寿命の延伸
 - ・**観光**：観光地域づくり、地域の活性化
 等の自転車利用による効用を発信

【取組の方向性(案)】

自転車利用による効用について、海外での事例も参照しつつ、体系的・定量的に整理したうえで、関係者とも連携し、Webページ等で広く国民に発信

自治体の取組状況の情報発信

【現状】

- ✓ **自転車活用推進本部のWebページ**では、
 - ・地方版自転車活用推進計画の策定状況(市区町村単位)等、自治体の取組状況について情報発信

地方版自転車活用推進計画 策定済都道府県一覧

地方版自転車活用推進計画 策定済み自治体一覧
- ✓ 自転車活用推進法に基づき、平成30年以降、自転車活用の推進により顕著な功績のあった個人・団体(自治体を含む)を**自転車活用推進功績者**として表彰しながら、これまで自転車ネットワークの整備に取り組む等の自治体の表彰実績無し

【取組の方向性(案)】

各自治体における自転車ネットワークの整備等の取組状況をWebページ等で更に発信
また、自治体の優良事例の積極的な発信・表彰等

- 今後、次期計画の検討と併せて、**自転車ネットワークの今後の方向性の具体化に向けて検討**

自転車の更なる活用推進を支えるネットワークへ

		【今後の方向性】	【取組の考え方】	【取組のイメージ】
自転車ネットワーク	計画	<ul style="list-style-type: none"> ● ネットワーク計画の更なる策定 → ネットワーク計画の策定を加速 	<ul style="list-style-type: none"> ● ネットワーク計画に係る国と自治体の連携強化 ● ネットワーク計画の検討項目の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国と都道府県・市区町村が連携し、調整会議等を通じて、相互調整や計画策定の働きかけ、取組への支援等を実施 ● ネットワーク計画の検討項目のうち整備に関する項目を切り分け
		<ul style="list-style-type: none"> ● 各種施策と連携したネットワーク計画 → 各種施策と自転車施策の連携強化 → まちづくりとの連携、公共交通との接続 	<ul style="list-style-type: none"> ● 施策に応じた自転車ネットワークや整備形態の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● データを活用しつつ、施策や自転車の利用形態に合わせた自転車ネットワークや整備形態を計画に反映
	整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワークの更なる整備（ネットワークをつなぐ・広げる） → (矢羽根等を引き続き整備) → 自転車道等の整備を加速 → 暫定形態の積極活用 → まちづくりとの連携、公共交通との接続 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路空間再配分に加えて、道路空間の有効活用に関する簡易的な整備手法を適用 ● 他事業との相互連携により、他事業の機会を確実にとらえた自転車ネットワークの整備 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路空間再配分や簡易な整備手法等に関する実務ノウハウを整理して展開 ● 他事業の手引き等において、検討の各プロセスにおける自転車ネットワーク計画との調整等を明記し、相互連携を確保
		<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワークの安全確保 → 自転車専用通行帯の停車対策 等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 警察と連携を図り、また、荷捌き等の停車需要に配慮しつつ、自転車専用通行帯上への停車を抑制する環境を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車専用通行帯と第二通行帯の間にゴム製ポール等を設置 等
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体の自転車施策の機運醸成 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の効用の可視化 ● 自治体の取組進捗・優良事例の情報発信 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の効用を体系的に整理して発信 ● 自治体の優良事例の発信、表彰の実施等 	